

吉林利源精制股份有限公司

非公开发行股票募集资金运用可行性分析报告

（修订稿）

一、本次募集资金投资计划

本次非公开发行股票拟募集资金总额不超过人民币 30 亿元，扣除发行费用后用于投资以下项目：

项目	项目总投资	募集资金投入
轨道车辆制造及铝型材深加工建设项目	54.99亿元	27亿元
偿还银行贷款	3亿元	3亿元
合计	57.99亿元	30亿元

公司通过全资子公司沈阳利源轨道交通装备有限公司实施轨道车辆制造及铝型材深加工建设项目。

本次非公开发行募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以银行贷款、自有资金或其他方式自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律法规规定的程序予以置换。本次非公开发行实际募集资金不能满足上述项目投资需要的部分将由公司自筹资金解决。若募集资金投资项目实际使用资金数额小于实际募集资金净额时，本公司拟将节余的募集资金用于补充公司流动资金。

在上述募集资金投资项目范围内，公司董事会可根据项目的实际需求，按照相关法规规定的程序对上述项目的募集资金投入金额进行适当调整。

二、本次募集资金投资项目的情况

（一）轨道车辆制造及铝型材深加工建设项目

1、项目基本情况

公司以全资子公司沈阳利源轨道交通装备有限公司作为项目的实施主体。项目建在沈阳沈北新区。本项目建成后，公司具备年产客运轨道车辆 1,000 辆（包括动车组 400 辆、铝合金城轨地铁 400 辆、不锈钢城轨地铁 200 辆）、铝合金货

车 1,000 辆、铝型材深加工产品 6 万吨的生产能力，将形成公司的高端装备制造能力和进一步提升公司铝型材深加工水平。

2、项目建设内容

本项目占地面积约 175.28 万 m^2 （约合 2,629.18 亩），规划建筑面积约 107 万 m^2 ，新建约 83 万 m^2 生产及相关的辅助办公配套设施；铺设轨道车辆动态调试专用线 3 条，约 5.4 公里；存车线 9 条，约 8 公里。配置产品所需生产工艺设备 1,826 台套。

生产设施主要建设内容：轨道车辆制造系统，包括车体车间、涂装车间、组装车间、调试车间、转向架车间、备料车间等；铝合金深加工系统，包括门窗制造车间、深加工车间等。

3、项目市场前景

（1）轨道交通车辆市场需求预测

1) 国内轨道交通车辆市场需求预测

①动车组市场需求预测

据不完全统计，目前我国已规划的区域城际轨道交通网线路总里程约 25,000~30,000 公里。其中：长三角地区总规划路网规模 10,400 公里，含新规划城际轨道交通线路 6,850 公里；成渝城镇群规划城际轨道交通里程 2,000 公里；海峡西岸（闽东南）城镇群规划城际轨道交通里程 4,000 公里；江汉平原（武汉）城镇群规划城际轨道交通里程 1,100 公里；湘东（长株潭）城镇群规划城际轨道交通里程 1,200 公里；中原地区（郑州）城镇群规划城际轨道交通里程约 1,000 公里；关中（西安）城镇群规划城际轨道交通里程 1,200 公里；辽中南城镇群规划城际轨道交通里程 1,000 公里；山东半岛城镇群规划城际轨道交通里程 1,500 公里。另外，部分经济区或城镇群，根据自身经济发展情况，以中长期铁路规划的城际线网为骨架，制定了更为细致、稠密的远景城际轨道交通规划。如海峡西岸地区，厦泉漳龙四市另行规划制定了约 800 公里的城际轨道交通网；成渝城镇群中重庆市规划了约 1,300 公里的城际轨道交通网；山东省三纵三横省内交通网约 3,000 公里等。以上线路涵盖了部分 200 公里以上客运专线，扣除此部分因素，

保守估计未来我国城际客运系统采用 140km 到 220km 之间城际轨道车辆的线路里程应不小于 10,000~15,000 公里，按照每公里城际轨道交通线路配置 3 辆左右测算，未来我国城际客运系统所需城际动车组约为 30,000~45,000 辆，按照 30 年交付完毕估算，未来我国年均需求城际动车组为 1,000~1,500 辆左右。（资料来源：中国城市轨道交通协会）

②城市轨道交通市场需求预测

随着国民经济持续发展，未来城镇化提速，为解决城市交通拥堵与控制城市大气污染，加快发展城市轨道交通已成为必然。

据统计，2020 年底前我国开通运营的城市合计将达到 39 个，合计运营里程将达 9,953 公里；另有 21 个城市已规划或正在规划城市轨道交通系统。2016~2020 年之间，预计我国城市轨道里程数约新增 6,229 公里，按照城市轨道每公里配置 6 辆车考虑，保有量将增加 37,374 辆，年均需求量为 7,475 辆左右，市场十分广阔，发展前景良好。（资料来源：中国城市轨道交通协会）

③铝合金货车市场需求预测

铁道车辆轻量化是实现高速重载的重要途径，同时，能源紧张、环境恶化等问题的存在也对轨道交通车辆的发展提出了更高的要求，由于铝及铝合金材具有质量轻、成型优、强度高、耐腐蚀、可再生等特性，在众多材料中脱颖而出。

铝合金货车由于自重轻、载重大、耐腐蚀，大大提升了重载列车的运输效率，铝合金货车有 30 年的使用寿命，相比钢制车可多使用 10 年，具有巨大的经济效益。最早使用铝合金材质铁路货车的是美国南部铁路公司，1960 年该公司将 750 辆铝合金敞车投入煤炭运输。由于铝合金车质量轻、载重大、耐腐蚀等优点，大大提升了重载列车经济效益。因此美国从 1993 年起已经停止生产钢制煤车而全部采用铝合金煤车。据《美国金属市场报》报道：2009 年运煤车的交货量为 6 万辆，比 2005 年增加 50%，其中 27%为铝制车辆。

国内使用的铝合金铁路货车主要是北车的齐齐哈尔公司研发生产的 C80 型号货车，车辆的主要承载结构采用高强度钢质结构，车体上部的骨架，如帽型侧柱和横带、P 型截面的上侧梁和下侧梁以及中空的角柱、L 型角铝等使用各种截

面形式的铝合金挤压型材。（资料来源：中金研究部）

目前，中国铁路铝合金货车制造技术已基本达到国际先进水准。国内在铁路货车（运煤敞车、漏斗车等）制造上大量采用铝合金材料的条件也已经具备。2011年10月神华集团招标采购4,300辆C80铝合金敞车，并于2012年3月底前由制造商交货。

2013年全国铁路货车保有量为68.8万辆，而铝合金铁路货车仅约8600辆，铝合金铁路货车替代空间巨大。由于政策鼓励和良好的经济效益，预计到2018年铝合金铁路货车渗透率将达到7%，2015-2018年铝货车将新增32,241辆，按照每辆货车约1.8吨型材，2015-2018年铁路货车铝型材用量将新增64,482吨。（资料来源：中金研究部）

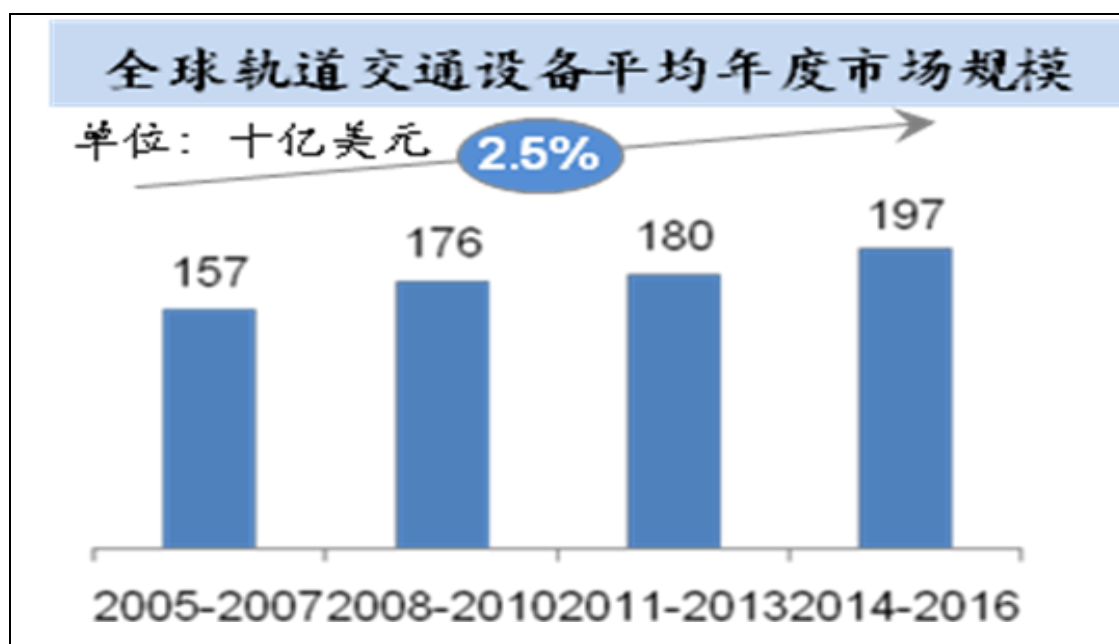
2) 国外轨道交通车辆市场需求预测

①国际轨道交通装备市场

在国际市场方面，随着全球人口膨胀和城市化进程加快，决定了全球经济对交通基础设施建设，特别是轨道交通建设存在长期的需求。从2008年开始的全球经济萧条，并没有对轨道交通行业产生影响，反而在各国拉动内需的投资计划下促使其迎来新一轮高潮。未来十年，由于世界各国纷纷出台经济刺激计划，交通基建投资将增至3,309亿美元。2020~2030年，预计新增投资仍将增长，达到3,414亿美元。（资料来源：欧洲铁路工业协会《2016年国际铁路行业展望》）



2008~2030 年 6 个国家和欧盟轨道交通设施投资和规划里程示意图



2005~2016 年全球轨道交通设备投资示意图

从区域来看，南美、亚太和东欧等新兴经济体将是全球轨道交通设备市场的重点增长力量。2005-2007 年间，全球轨道交通设备市场的年平均市场容量为 1,570 亿美元。西欧、亚太和北美是轨道交通设备的主要市场，占据全球市场的近八成。东欧、非洲与中东、南美地区目前总共仅占全球市场的四分之一。但就增长潜力和速度来看南美、亚太、东欧将是重点。

从东盟市场来看，在 2010 年 8 月 20 日在越南首都河内举行的大湄公河次区域（GMS）经济合作第十六次部长级会议上，来自中国、缅甸、老挝、泰国、柬埔寨、越南的部长级官员一致通过了大湄公河次区域铁路衔接计划。预计到 2020 年，GMS 六国将实现铁路网络的连通。该计划被看作为促成一个完整铁路系统的第一个重大步骤，也是开发并实现泛亚铁路系统的第一步。该计划书共列出四套路线方案，其中最可行的方案是利用现有或正在铺建的铁道，从曼谷到金边、胡志明市和河内，衔接中国广西的南宁和云南的昆明。据预测，到 2025 年该铁路网载客量将达 320 万人次，载货量将为 2,300 万吨。随着中国高铁技术的引进与成功的实践经验，东盟各国也蠢蠢欲动，引进和建设高铁，发展本国铁路事业成了各国未来几年的首要任务。

从产品线来看，高速列车市场将会出现显著的增长，轻轨市场将紧随其后，是未来重要的增长驱动。国际轨道车辆制造市场增长迅速，2005-2007 年市场总量为 480 亿美元，2014-2016 年预计将达到 600 亿美元。目前，动车、机车和货运列车所占市场份额最大，分别为 170 亿美元、100 亿美元和 80 亿美元。在未来五年间，动车的增长最为迅速，轻轨、地铁、货运列车增长平稳，客运列车与机车增长缓慢。

②动车组市场

目前，越南、美国、印度、泰国等许多国家都制定了未来 20 年的高铁投资计划，投资总额超过 3,000 亿美元，预计到 2015 年拟建高铁线路的国家有美国、委内瑞拉、巴西、沙特、俄罗斯、墨西哥等，线路长度超过 12,000 公里，其中部分国家已与我国达成合作建设高铁的意愿，部分项目已取得重要进展。

国外高速铁路线路建设规划分析表

序号	国家	拟采用技术	设计运营速度(Km/h)	线路长度(Km)	速度等级(Km/h)	目前状态
1	俄罗斯	西门子 Velaro	250	-	250	运营
2	美国	日本新干线	220	468	250	拟建
3	委内瑞拉	中国技术	350	510	350	拟建
4	巴西	中国技术	-	450	-	拟建
5	沙特阿拉伯	中国、法国、日本技术	-	1,555	-	拟建
6	越南	日本新干线	250	157	250	拟建
7	土耳其	中国技术	350	413	350	拟建
8	伊朗	中国技术	300	-	300	拟建
9	波兰	-	-	533	-	拟建
10	印度	-	-	-	-	拟建
11	英国	-	250	-	250	拟建
12	巴基斯坦 - 土耳其	-	-	6,566	-	拟建
13	泰国	中国技术	-	2,000	300	拟建
14	香港	中国技术	-	30	350	拟建
	合计			12,682		

2011 年，全长 471.5 公里、时速 250km/h 的委内瑞拉迪阿铁路是中国高铁施

工第一次全面走出亚洲，也是迄今为止中国在为沙特修建的高速铁路之后，又一个走向世界在海外签署的高速铁路建设的高额合同。此项目目前正在有序的建设过程中，为中国高铁技术全面进军国际市场上奠定了坚实的基础。

目前由中国政府承揽的沙特高速铁路项目，线路全长 444 公里，途径麦加、吉达、麦地那，全线共设 5 个车站，动车组设计时速 330km/h，运营速度 300km/h，虽然这一项目在建设工程中遇到了沙漠和高温地质和气候非常不利的状况，但是通过中沙两国政府不懈的努力和磨合，项目在向健康的方向发展。

泰国政府 2010 年 9 月 7 日批准了与中国合作建设 3 条高速铁路的谈判框架草案。根据规划，泰国与中国拟建的 3 条高速铁路线分别是曼谷至廊开线、曼谷至泰、马边境线和曼谷至罗勇线。其中前 2 条高铁是从中国昆明经老挝万象、泰国廊开府、曼谷、泰国南部边境宋卡府直至马来西亚的跨国铁路线的组成部分，将横穿整个泰国。从长远看，建设高速铁路将给泰国的经济长期发展带来活力，从而促进国家现代化发展。另外伊朗、巴西、越南、土耳其等国家的高铁规划都在进行中。

由于国际市场不确定性很大，市场份额也很难估量，基本判断是国际高铁市场的需求应在 2015 年之后出现，以 250 公里-300 公里动车组需求居多。

③城轨市场

随着许多第三世界国家经济的发展，对城轨车辆的需求也日趋上升，市场潜力巨大。欧美国家在城轨交通发展方面领先我国几十年，亚洲的日、韩，欧洲的阿尔斯通、庞巴迪、西门子集团等在城轨车生产方面具有较高的水平和产能，但价格较高。随着国内科技及制造业的飞速发展，国内城轨车制造企业无论在产品、制造、科研开发等水平上有了较大的提高，加之相对较低的价格，对第三世界国家有很大的吸引力。

近几年，我国城市轨道交通车辆出口业绩呈不断上升的趋势，目前，中国南北车国际市场主要集中在发展中国家，包括中东、南美、南亚及东南亚、大洋洲、北美、中亚和非洲等七个市场区域。根据掌握的信息预计未来近几年，中东市场将有十几个项目近 1900 多辆车，南美市场大约十几个项目近 1000 多辆，以及南

亚及东南亚市场、北美、中亚和非洲市场等 3000 至 4000 辆的车辆需求，平均每年招标 2000 至 2500 辆。

（2）铝型材深加工产品的市场需求预测

1) 汽车零部件用铝型材市场需求

节能环保需求驱动汽车用铝的增长。通常情况下，车身自重约消耗 70% 的燃油，根据世界铝业协会测算，汽车质量每降低 10%，油耗下降 6%-8%，排放量下降 4%。按此推算，汽车装备质量每减少 100 公斤，百公里油耗可降低 0.3-0.6 升，二氧化碳排放可减少约 5 克/公里。据国外研究机构发布，2014 年世界范围内汽车保有量达到 12 亿辆。从环保和节能的需要出发，汽车轻量化必将也正在现实中逐渐成为世界汽车发展的潮流。汽车轻量化是目前除了新能源汽车的技术路径之外，汽车行业另一种可行的“低碳”经济方式。

由于具备质量轻、耐磨、耐腐蚀、弹性好、抗冲击性能优、加工成型好和再生性高等特点，有“轻金属”之称的铝成为使汽车轻量化的首选材料，铝合金车身汽车因其节能低耗、安全舒适及相对载重能力强等优点而备受青睐。汽车轻量化还能显著提高纯电动汽车的续航里程，据相关调查数据，在新能源汽车上使用轻量化技术，车身减重 10%，电耗将下降 5.5%，续航里程增加 5.5%。在环保和节能要求日趋严格的背景下，铝在汽车制造中的渗透率快速提升。根据世界铝业协会统计，2006 年全球平均单车用铝量为 121 千克，而到 2012 年则已经达到 140 千克，预计 2015 年和 2020 年将分别突破 150 和 180 千克。

2012 年，中国单车用铝量仅为 100 千克，显著低于全球 140 千克的平均水平，较欧美等发达国家有较大差距。2014 年初，工信部出台修订版的《乘用车燃料消耗量限值》国家标准，规定到 2015 年我国生产的乘用车平均燃料消耗量要降至 6.9L/100km，2020 年要进一步降至 5.0L/100Km；同时，为了推动此目标的落实，工信部提出了暂停新车申报和停止新上产能审批等一系列惩处措施，因此该政策将加速中国汽车轻量化进程，进而拉动汽车用铝加工材的需求。

2000 年至 2014 年，中国汽车产量从 209 万辆跃升至 2,372 万辆，年均复合增速为 18.95%，中国已然成为世界上最大的汽车生产国。但由于中国千人汽车

保有量仅为 100 辆左右，距世界平均千人保有量 150 辆仍有较大差距，未来 3-5 年中国汽车产量依然有望保持较快增长速度，尤其是随着新能源汽车的推广，中国汽车用铝需求将保持快速增长。

铝制专用车推广将为铝型材提供重要增长点。专用车通常包括通用厢车、专门运输车、冷藏车、环保车以及各类服务车等，根据安泰科的统计，欧、美、日等国的专用车领域铝化率非常高，其中北美的厢式车铝化率达到 92%，冷藏车几乎达到 100%，95%的油罐车均采用铝材料制成。而国内由于生产技术和汽车安全等问题，目前专用车领域的铝化率处于较低水平，随着城镇化和工业化水平的逐渐提高，国内专用车将保持快速增长。同时，随着技术水平提高和公众接受程度的提高，铝制专用车的快速推广将拉动铝板材和铝挤压材的快速增长。

国内全铝客车应用将为铝型材提供新的增长点。铝合金客车具有轻量节能、防腐密封、使用寿命长、可循环回收等多种优势，在欧洲、北美、港澳、大洋洲、中东、东南亚等地区占据了较大的市场份额。根据各国数据统计，全球客车总保有量是 174.8 万辆，其中全铝客车保有量就达到 35.9 万辆，占总保有量的 20.5%。而在 2010 年更新的 1.8 万辆客车中全铝客车占比 38.8%。国内由于汽车轻量化起步较晚，因此 2010 年全铝客车保有量仅为 300 辆，随着比亚迪、宇通纷纷投入研发全铝客车，国内全铝客车将迎来快速增长，客车用铝材也将快速增长。

因此，在节能环保政策驱动下，汽车铝化率逐渐提高，同时伴随中国汽车产量保持较快增长速度，尤其是铝专用车和全铝客车的逐渐推广，国内汽车铝挤压材增长潜力巨大。预计 2013-2018 年国内汽车用铝挤压材复合增长率达到 17%，到 2018 年国内汽车用铝挤压材将达到 131 万吨。（数据来源：中金公司研究部）

2) 机电设备及新能源制造业消费现状与需求预测

“十二五”期间，国家电力工业将投资达到 5.4 万亿元，比“十一五”增长 68%，全国发电装机容量将达到 14.37 亿千瓦，年均增长 8.5%。“十二五”规划每年新增 7,000-8,000 万千瓦发电装机容量。新能源、智能电网、特高压电网的建设推动电力设备的需求和产品结构升级。由于铝材具有良好的导电性能和较高的性价比，从而得到大量使用，其中用于输变电的铝合金管母线（铝管），具有强度高、刚性好、安装简便、电损低、维修方便、节省占地等优点，其消费量持续增加。

太阳能已被成功应用到太阳能光伏发电、光电幕墙、太阳能屋顶、太阳能 LED 照明等领域。太阳能光伏发电是一种新型的无污染的再生的绿色能源，是我国确定的今后重点发展的七大新兴产业之一。风能由于不会带来地球变暖的温室气体，而成为全球发展最快的一种清洁的可再生能源，风能已成为中国可再生能源产业中发展最快的新能源品种。目前，中国风能发电机组用量已占到全球的三分之一。

2011 年 1 月全国能源工作会议首次将光伏产业定位中国先进的装备制造产业和新能源支柱产业。2011-2020 年国家对新能源产业将增加投资 5 万亿元，实现太阳能装机规模将达到 20GW 以上的目标；实现风电装机规模将达到 2.5 亿千瓦时的目标；实现核电装机规模将达到 8,000 万千瓦时的目标。

太阳能光伏用铝型材主要用于太阳能电池边框和支架。铝型材在风能发电领域主要应用在风电设备制造上，包括 5KW 以下风力发电机铝合金外壳；立式涡轮发电机长立柱；风力发电塔内梯具、机房角梁、导轨、结构件、适配器、冷却装置中的散热器等，风电用铝型材具有结构与功能价值的双重特性。新能源用铝型材将成为一个较大潜力的可持续发展的新市场。

3) 建筑行业铝型材市场需求

铝型材在建筑领域的应用主要体现在铝合金门窗、幕墙等方面。从长期来看，中国城镇化水平的不断提高、保障房建设等住房保障措施的不断完善、新农村建设的持续深入带来的新建住宅、各类公共及商业建筑的增加都将构成建筑铝型材行业长期向好的基础。

国务院《扩大内需十项措施》中明确“加快建设保障性安居工程”。“十二五”期间将建设 3,600 万套保障性住房，其中推拉隔热铝门窗为推荐使用产品。

根据中国建筑行业规划，到 2020 年，城镇新建筑要实现节能 65%的目标，住宅和公共建筑建造与使用的能耗达到中等发达国家水平。除新建筑执行房屋节能外，现有建筑节能改造将逐步展开，大、中、小城市完成更新改造面积分别为 25%、15%、10%。我国既有建筑面积为 410 亿平方米，建筑物改造给节能型铝门窗、幕墙带来新机遇。

铝门窗在性能和再生利用上，与塑钢和钢窗比，具有比较优势。市场应用比例在 55%以上，其中在北京、上海、广州和海南的使用率已达到 85%以上，预计铝门窗比例将会继续增加。

随着对建筑节能质量要求的提高，单位面积用铝型材的重量有所增加，如隔热断桥铝平开窗型材用量达到 12.6 公斤/平方米，比普通产品增加 53.6%；180 系列框架式幕墙的型材用量达到 11.8 公斤/平方米，比 120 系列增加 20.4%，随着新产品比例的提升，铝门窗幕墙用铝型材的重量将持续增加。

4、项目投资估算

本项目投资估算总值为 549,900 万元，拟使用本次非公开发行 A 股募集资金 270,000 万元。

5、项目经济评价

经测算，本项目达产后年均销售收入 1,242,622.22 万元、利润总额 145,506.49 万元、税后利润 109,129.87 万元，本项目财务内部收益率（税后）为 15.88%，本项目投资回收期（税后）为 8.67 年。

6、项目备案、土地等报批情况

2015 年 6 月 5 日，沈北新区发展和改革局出具了《辽宁省沈阳市企业投资项目备案确认书》（沈北发改备字【2015】第 19 号），对该项目进行了备案。轨道车辆制造及铝型材深加工建设项目不属于重污染行业，沈阳利源已取得沈阳市环境保护局蒲河新城分局出具的沈环保蒲河审字（2016）020 号《关于沈阳利源轨道交通装备有限公司轨道车辆制造及铝型材深加工建设项目环境影响报告书的批复》。

2016 年 4 月 20 日，沈阳利源轨道交通装备有限公司取得了沈北国用（2016）第 0022 号国有土地使用权证。

（二）偿还银行贷款

公司拟使用募集资金偿还 3 亿元银行贷款。2012 年、2013 年、2014 年和 2015 年，公司的财务费用分别为 9,877.42 万元、10,895.03 万元、12,807.79 万元和

18,445.92 万元，占公司同期利润总额的比例分别为 41.43%、31.69%、26.99%和 32.27%，公司近年来财务费用较高，盈利能力受到较大影响。本次非公开发行完成后，公司财务费用下降，增强了公司盈利能力；同时公司资本结构得到优化，有效降低了财务风险。

三、本次募集资金投资项目的必要性和可行性

（一）项目必要性分析

1、满足公司项目效益最大化需求

公司作为一家研发、生产和销售铝型材及铝型材深加工产品的企业，一直致力于产业链延伸和产品结构的转型升级，并努力实现“从铝型材材料供应商到高端装备制造商转变”的战略目标。近些年，公司通过实施“大截面交通运输铝型材深加工项目”和“轨道交通车体材料深加工项目”，已经具备了生产轨道交通车辆车体和车头能力，将成为国内少数同时具备高等级列车车头、车体制造能力的企业。目前，公司已有车体产品交付客户试用，已完成车头的试制工作。

随着我国高速铁路和城际路网及城市轨道交通大规模建成投产，轨道车辆制造项目的实施有利于公司抓住轨道交通制造业发展和国家支持民间投资的契机，抢占轨道交通车辆市场，同时有利于公司将首发募投项目、再融资项目进行有机衔接，使“大截面交通运输型材深加工项目”和“轨道交通车体材料深加工项目”效益最大化。

2、提高偿债能力，优化公司资本结构

2012 年末、2013 年末、2014 年末及 2015 年末，公司合并口径下资产负债率分别为 60.44%、32.43%、48.72%和 56.49%。近年来公司资产负债率快速上升，存在一定偿债风险。本次非公开发行完成后，公司资产负债率将会下降，公司的资本结构将得到优化，偿债能力将得到增强。

（二）项目可行性分析

1、轨道车辆制造项目实施合作方三井物产金属的支持

轨道车辆制造项目由公司与日本三井物产金属共同实施完成。2014 年 2 月 7

号，公司与三井物产金属签署了《轨道交通制造项目协议书》（以下简称“《项目协议书》”）。公司负责提供轨道车辆制造所需土地、工厂设备等的投资；三井物产金属负责提供日本轨道车辆制造技术人员，以及轨道车辆制造技术、设计、自动化系统等技术信息，同时负责整车的销售工作。

三井物产金属成立于 1987 年，隶属于三井物产株式会社（以下简称“三井物产”）金属资源本部管辖，三井物产拥有三井物产金属 100% 股权。三井物产金属株式会社的主要经营和服务范围包括有色金属废料，有色金属（钛制品，铜制品，铝制品，再生铝），其他原料和环境事业等产品；是一家营销，物流，风险管理机能集于一体，并一直致力于为日本以及世界各国的优秀企业提供综合性服务的商社。

母公司三井物产成立于 1947 年，是世界上最大的综合商社之一，有六大事业领域和 15 个营业本部。六大核心业务领域为金属、设备和基础设施、化学品、能源、生活产业和新一代职能推进；15 个营业本部包括钢铁制品本部、金属资源本部、基础设施项目本部、机械与运输系统本部、基础性材料事业本部、功能性材料事业本部、营养及农业事业本部、能源第一本部、能源第二本部、食粮本部、流通事业本部、消费者关联事业本部、ICT 事业本部和智能开发本部。三井物产在全球 66 个国家和地区设立了 141 个事务所及海外办事机构，子公司和关联企业总数有 445 家。三井物产的理念是凭借其在六大事业领域广泛开展各类商务事业活动所培育的综合力，为其商务合作伙伴提供符合需求的高附加价值的服务和解决方案。

日本是世界上最早建成高速铁路的国家，拥有先进的轨道车辆制造技术。轨道车辆制造项目拟通过三井物产金属引进国外先进的轨道车辆整体生产技术，通过对引进技术的消化、吸收，逐步掌握各系统核心技术，增强自身的技术水平，打造再创新的坚实基础；公司产品的销售将除面向国内市场的同时，还借助三井物产金属在商务活动中的综合实力面向国际市场。根据《项目协议书》，三井物产金属提供日本铁道车辆制造技术、设计、编程、控制技术，同时负责整车销售，为轨道车辆制造项目提供了生产技术方面和市场开拓方面的两重保障。目前，三井物产金属已经在做积极的筹备工作，公司也在努力推进项目的前期准备工作，

以保证项目的顺利实施。

2、轨道车辆制造项目实施地政府的支持

根据沈阳市沈北新区人民政府和公司签订的《协议书》，沈阳市沈北新区人民政府将轨道车辆制造项目确定为“沈阳市重点项目”，享受市重点项目的所有待遇，市重点项目将得到省、市相关领导的关注和支持；沈阳市沈北新区人民政府成立“利源项目服务工作领导小组”，由辽宁省政府以及沈阳市政府相关领导作为此项目督导领导，沈北新区主要领导任组长，区级领导任副组长，各部门等为成员单位，安排专人对项目进行全程服务；沈阳市沈北新区人民政府承诺负责协调相关部门，尽快处理土地相关问题。

另外，在轨道车辆制造项目达产后，沈阳市沈北新区人民政府在同质量、同价格的情况下，优先使用公司产品，用于辽宁省各地区及沈阳市城市轨道交通。

3、公司主要合作银行的支持

公司与主要合作银行均保持着良好的合作关系，能够取得各主要合作银行同意公司提前偿还贷款的相关文件。

四、本次非公开发行对公司经营业务和财务状况的影响

（一）本次非公开发行对公司经营业务的影响

轨道车辆制造项目符合国家的相关政策以及未来公司整体战略发展方向，有利于公司抓住轨道制造业发展的有利时机，形成公司的装备制造能力，实现公司发展战略；轨道车辆制造项目具有良好的市场发展前景和经济效益，有利于衔接公司现有项目，实现项目效益最大化，有利于延伸现有产品的产业链，扩大现有产品规模，提高产品市场占有率，有利于进一步提高公司的核心竞争力和可持续发展能力，有利于提高公司的抗风险能力，实现并维护股东的长远利益。

（二）本次非公开发行对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司的资产总额与净资产将同时增加，资产负债率将降低，流动比率将升高，有利于改善财务结构，降低公司的财务风险，增强公司的稳健经营能力；轨道车辆制造项目完成后，随着项目效益的逐步显现，能够进一步提

升公司的盈利水平，培育利润增长点，实现公司的规模扩张和利润增长，增强公司竞争能力和可持续发展能力。

综上，本次非公开发行募集资金的用途合理、可行，符合全体股东利益、公司的实际情况及战略目标，有利于满足公司持续稳定发展的资金需求，提高公司竞争力和抗风险能力，促进公司的长远健康发展。

吉林利源精制股份有限公司

董事会

2016 年 7 月 19 日